DZIENNIK ZARZĄDZEŃ

DYREKCJI KOLEI PAŃSTWOWYCH W POZNANIU

8 czerwca | Nr. 10. | Rok 1929

TREŚĆ:

SPRAWY OGÓLNO-ADMINISTRACYJNE I PRAWNE.

41.

Nr. IV/2 A 11/28267/29 z dnia 21 maja 1929 r.

W sprawie czasu pracy motorniczych i wynagrodzenia za godziny nadliczbowe nieetatowych motorniczych.

Rozporządzeniem z dnia 14 maja 1929 r. Nr. I/8356/2/29 w sprawie czasu pracy motorniczych M. K. wyjaśnia, że odnośnie czasu pracy motorniczych należy zastosować art. 9 rozporządzenia M. K. Ż. o stosowaniu na kolejach ustawy o czasie pracy (Dz. Zarządzeń Nr. 51 z r. 1920). Za pracę w godzinach nadliczbowych może być przyznane nieetatowym motorniczym wynagrodzenie na zasadzie przepisów § 15 rozporządzenia M. K. Ż. z dnia 14. XII. 1923 r. o uposażeniu nieetatowych, stałych, dziennie płatnych pracowników kolejowych.

42.

Nr. IV/2 A 12/30012/29 z dnia 27 maja 1929 r.

W sprawie uposażenia uprzątaczek.

Dyrekcja Kolei Państw. przypomina rozporządzenie M. K. z dnia 11 maja 1926 r. Nr. I/4740/2/26, ogłoszone w tutejszym Dzienniku Zarządzeń Nr. 20, poz. 190 z roku 1926, którem to rozporządzeniem podało M. K. podstawę do normowania ilości czyścicieli lokali służbowych z tem, że czyszczenie lokali służbowych winno być uskuteczniane zasadniczo wyłącznie przez robotników stacyjnych, trakcyjnych, woźnych itp., nadto, że unikać należy utrzymywania do czyszczenia lokali służbowych pracowników stałych, a wogóle wykluczone być musi to tam, gdzie pracownikowi nie może być przydzielona praca w przepisanej ilości. Dopiero wtedy, gdyby się okazało, że czyszczenie lokali służbowych nie może być uskutecznione przez robotników stacyjnych, trakcyjnych, woźnych i t. p., **należy na okres potrzeby przybierać robotnice lub robotników czasowych (sezonowych) za umownem wynagrodzeniem.**

Wobec tego, że dotychczasowe umowy zawierane przez Oddziały z uprzątaczkami co do treści, sposobu i wysokości wynagradzania — odszkodowania za pracę są najróżnorodniejsze, zarządza Dyrekcja K. P., w celu jednolitego opłacania uprzątaczek w całym okręgu dyrekcyjnym, co następuje:

Zasadniczo uprzątaczki nie mogą być pracownicami stałemi. Obecnie zatrudnione uprzątaczki stałe opłacane w myśl rozporządzenia M. K. z dnia 14. 12. 23 r. o uposażeniu pracowników nieetatowych stałych, dziennie płatnych,

wedle jednej z kategorji płac, pozostają nadal uprzątaczkami stałemi, do czasu wygaśnięcia tej kategorji uprzątaczek przez naturalny ubytek, jak śmierć itp. Nadmienia się jednak, że uprzątaczki tak stałe jak i niestałe zaliczać należy do kategorji niekwalifikowanych robotników. Ponieważ w myśl rozporządzenia M. K. z dnia 29. 10. 1928 r. Nr. I/17556/2/28 (tutejszy Dzien. Zarządzeń Nr. 23, poz. 95 z roku 1928) niekwalifikowany robotnik zaliczony być może najwyżej do kategorji płac 7-mej, **nie wolno przyznawać uprzątaczkom stałym wyższej kategorji płac jak 7-mej.** O ileby się okazało, że niektóre z obecnych uprzątaczek stałych pobierają wynagrodzenie wyższe jak 7-mej kategorji płac, należy opłacać je nadal wedle obecnie posiadanej przez uprzątaczkę kategorji płac.

Z ważnością natychmiastową zakazuje Dyrekcja K. P. zaliczania w przyszłości uprzątaczek w poczet pracowników nieetatowych stałych, dziennie płatnych.

Dyrekcja K. P. poleca natomiast rozwiązać w terminie przepisanym umowy, zawarte ze wszystkiemi uprzątaczkami niestałemi, kontraktowemi itp. i zaznacza, że pisemnych umów z uprzątaczkami odtąd zawierać nie wolno. W myśl bowiem rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 marca 1928 r. o umowie o pracę robotników (Dz. U. R. P. Nr. 35, poz. 324) zawieranie umów ustnych jest dozwolone. W wypadkach więc przyjęcia uprzątaczki (robotnicy lub robotnika) do czyszczenia lokali służbowych, wystarczy ustne podanie zakresu pracy, czasu czynności i wysokości odszkodowania za pracę.

Jako wynagrodzenie dla uprzątaczek ustala Dyrekcja K. P. wynagrodzenie na podstawie cen rynkowych.

Tak więc uprzątaczkom, z któremi rozwiązano umowę względnie uprzątaczkom nowo przyjętym do czyszczenia lokali służbowych lub przyjętym do prac doraźnych na czas ich trwania, względnie na pewien zgóry określony czas, czy też na czas nieograniczony, wypłacać należy każdorazową stawkę, ustaloną przez D. K. P. dla niewykwalifikowanego robotnika czasowego (sezonowego) **samotnego,** opłacanego wedle tabeli płac A.

Obecnie stawka dzienna niewykwalifikowanego robotnika czasowego **samotnego,** opłacanego wedle tabeli A, wynosi:

a) w miejscach służbowych w Poznaniu i gminie Luboń . . . . 5,60 zł
b) we wszystkich innych miejscach służbowych . . . . 5,20 „

Powyższe stawki dzienne podzielne są przez liczbę 8, zatem łatwo do wypośrodkowania wynagrodzenia za przepracowaną ilość godzin.

Stawka dzienna pod a), podzielona przez liczbę 8, wynosi 0,70 zł za godzinę pracy, stawka dzienna zaś pod b) wynosi 0,65 zł za godzinę pracy.

Stawki powyższe stosować należy bez względu na stan (samotna, zamężna, wdowa z dziećmi lub bez dzieci).

Innego od wyżej podanego sposobu opłacania uprzątaczek stosować pod żadnym warunkiem nie wolno.

Wypłatę zarobku dla uprzątaczek uskuteczniać należy analogicznie jak dla wszystkich pracowników czasowych (sezonowych), tj. w dniu 18-go każdego miesiąca wypłacona być może zaliczka w wysokości zbliżonej do należnego zarobku za czas od 1—15-go, a w dniu 5-go każdego miesiąca wyrównanie za miesiąc ubiegły.

Wobec tego, że uprzątaczki, z któremi zawarto umowę, uważane były za pracownice kontraktowe i w związku z tem wypłatę wynagrodzenia dla nich uskuteczniał w myśl okólnika z dnia 10. 12. 27 r. Nr. V/3/74060/27 Wydział Finansowy D. K. P., czynność ta przechodzi zatem (po upływie terminu wypowiedzenia umowy) na te miejsca służbowe względnie Oddziały, które zatrudniają uprzątaczki.

SPRAWY EKSPLOATACYJNE.

43.

Nr. I/3 E 36/28253/29 z dnia 22 maja 1929 r.

W sprawie bezprzeładunkowej komunikacji z ZSRR.

Mimo zarządzenia, wydanego listem telegramowym I/3/23323/28 z dnia 24. IV. 1928 r., wprowadzającego z dniem 25. III. 1928 r. umową K. B. R. i okólnikiem I/3/E36/17557/29 z dnia 10. IV. 1929 r., wprowadzającego w dniu 1. I. 29 r. umowę K. B. E. w życie, wysyłają stacje wagony w komunikacji bezprzeładunkowej w kierunku z Polski do Z. S. R. R. przeważnie w stanie próżnym, natomiast przesyłki, wysyłane są w komunikacji przeładunkowej.

Dyrekcja przypomina zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 1 marca 1928 r. (Dziennik Urzędowy Nr. 4, pozycja 36), według którego przesyłki z przeznaczeniem do Z. S. R. R. przedewszystkiem należy załadować do wagonów typu rosyjskiego. Nadmienia się, że wobec wejścia w życie umowy K. B. E., zarządzenie to rozpowszechnia się również na wagony P. K. P. typu zachodnio - europejskiego, oznaczone literą „E" tj., przystosowane do komunikacji bezprzeładunkowej.

SPRAWY SŁUŻBY DROGOWEJ I URZĄDZEŃ ZABEZPIECZAJĄCYCH RUCH POCIĄGÓW.

44.

Nr. III/1 D 14/24325/29 z dnia 27 maja 1929 r.

W sprawie środków zapobiegających pożarom.

W celu zapobieżenia wypadkom pożarów, powstającym w związku z prowadzeniem ruchu kolejowego, zarządza się co następuje:

A. Obowiązki drużyn parowozowych.

1. Maszynista winien starać się o należyte utrzymanie przyrządów odiskiernych.

2. Przed każdem objęciem i oddaniem parowozu winien maszynista zbadać przyrządy odiskierne i popielnice i stan ich wpisać do książki napraw. Spostrzeżone usterki winien natychmiast zgłosić przełożonemu.

3. O skłonności parowozu do znaczniejszego wyrzucania iskier należy zawiadomić naczelnika parowozowni. Zmniejszanie średnicy dyszy wylotu dymnicy, względnie nadmierne wzmacnianie stożka jest niedozwolone. Wymienione części przyrządów odiskiernych winny posiadać wymiary przewidziane w odnośnych przepisach. Klapę tylną, patrząc w kierunku jazdy, należy trzymać stale zamkniętą.

4. Szczególną uwagę należy zwracać w czasie przejazdu koło miejsc, w których znajdują się przedmioty łatwopalne (wyschnięta trawa, składy drzewa itp.). W miejscach takich winni maszyniści stosować wszystkie środki ku zmniejszeniu wylatywania iskier, jak zmniejszenie przeciągu w palenisku, nieporuszanie paliwa na ruszcie, niedorzucanie opału itp., o ile profil toru i waga pociągu oraz zachowanie szybkości na to pozwolą.

5. Maszynista winien dbać o to, by palenisko było zaopatrzone w odpowiednie sklepienie, sklepienie bowiem w znacznej mierze wstrzymuje wylot iskier.

6. Węgiel, zwłaszcza drobniejszych gatunków, należy dostatecznie skrapiać.

B. Obowiązki drożników obchodowych.

1. W czasie posuchy dróżnicy obchodowi obowiązani są po przejeździe pociągu obejść swoje odcinki w celu zbadania, czy przejeżdżający parowóz nie wzniecił pożaru.

2. W razie zauważenia pożaru należy natychmiast starać się go ugasić przy pomocy personelu kolejowego, znajdującego się w pobliżu, a w razie potrzeby i przy pomocy osób postronnych.

3. O pożarze należy zawiadomić telefonicznie lub telegraficznie najbliższą stację w celu zbadania stanu przyrządów odiskiernych odnośnego parowozu. Równocześnie należy o wypadku zawiadomić zawiadowcę odnośnego odcinka drogowego, względnie starszego torowego, a jeśliby pożar przybierał groźniejsze rozmiary, zawezwać straż ogniową.

4. Należy donosić wypadki czyszczenia popielników przez personel parowozowy w miejscach niebezpiecznych ze względu na łatwość wzniecienia pożaru.

5. Należy pilną zwracać uwagę, by w pobliżu kolei nie składano przedmiotów łatwopalnych bez odpowiednich środków ochronnych.

C. Obowiązki drożników przejazdowych.

Drożnicy przejazdowi obowiązani są stosować się do postanowień niniejszego zarządzenia, zawartych pod B) w punktach 2 do 5.

D. Obowiązki torowych.

1. Torowy winien starać się pożary, powstałe w związku z prowadzeniem ruchu kolejowego, natychmiast ugasić przy pomocy personelu kolejowego, a w razie potrzeby, ludzi postronnych. O pożarze winien niezwłocznie zawiadomić zawiadowcę odcinka drogowego i najbliższą stację w celu zbadania przyrządów odiskiernych.

2. W czasie posuchy winien torowy rozstawić odpowiednio straże i dopilnować, by łatwopalne przedmioty bez odpowiedniego zabezpieczenia przed pożarem nie znajdowały się w pobliżu torów kolejowych.

3. Torowy winien baczyć na to, by nie zakładano ognisk w lasach, położonych w pobliżu kolei lub w innych miejscach łatwo ulegających pożarowi. W miejscach takich winien zabronić robotnikom palenia tytoniu.

E. Obowiązki zawiadowców odcinków drogowych.

1. Torowych, strażników obchodowych i przejazdowych, oraz innych stałych pracowników należy pouczyć o niniejszych przepisach z uwzględnieniem warunków miejscowych i przestrzegać sumiennego ich wykonywania.

2. Zawiadowcy odcinków drogowych winni starać się, by ilość służby dozorującej była wystarczająca, a gdzie tego potrzeba wymaga, przedłożyć wniosek o przyjęcie stróży ogniowych.

3. Pasy ochronne należy utrzymywać w odpowiednim stanie.

4. Należy unikać składania drzewa w pobliżu torów, a jeśli potrzeba tego wymaga, należy place składowe oczyścić z trawy i łatwopalnych przedmiotów. Podkłady kolejowe, składane w większej ilości obok torów, należy posypać żwirem, ziemią lub przykryć papą. Po ukończeniu robót ciesielskich i stolarskich w pobliżu torów należy niezwłocznie usunąć pozostałe odpadki drzewa.

5. Przyrządy do gaszenia ognia należy utrzymywać w stanie zdatnym do użytku.

6. O każdym pożarze należy zawiadomić telefonicznie lub telegraficznie Oddział Mechaniczny, względnie Parowozownię. Oddziałom Drogowym należy przedłożyć sprawozdania na ustalonych formularzach, wraz z szkicem i obliczeniem powierzchni objętej pożarem.

W doniesieniu podać należy numer pociągu, po przejeździe którego powstał pożar, oraz dokładnie określić czas przejazdu pociągu i powstanie pożaru. Formularze sprawozdań o pożarach należy wypełnić jak najdokładniej przez protokularne przesłuchanie świadków. W szczególności należy dążyć do ustalenia i wyświetlenia przyczyny pożaru.

Dochodzenia w sprawach pożaru należy przeprowadzać wyczerpująco, by nie musiano je zwracać oddziałom do uzupełnienia, co wstrzymuje tylko niepotrzebnie ostateczne załatwienie sprawy.

7. Przed rozpoczęciem żniw, należy zwrócić uwagę rolnikom, by nie składali zżętego zboża w bliższej odległości od torów niż 38 mtr.

8. Należy przeprowadzić oględziny dachów na budynkach kolejowych, przyczem otwory należy natychmiast naprawić. Na poddaszach tych budynków zabrania się przechowywania przedmiotów łatwopalnych jak zboża, siana, drzewa, węgla itp.

9. Zawiadowca odcinka winien zaznajomić się dokładnie z przepisami zakładania i utrzymywania przeciwpożarowych pasów ochronnych i przepisy te ściśle wykonywać, względnie czuwać nad ich wykonywaniem.

10. W razie pożaru, o ile szkoda wynosi przypuszczalnie 1.000 zł, należy bezzwłocznie zawezwać zaprzysiężonych odpowiednich rzeczoznawców celem oszacowania szkody na miejscu.

F. Przewóz siana, słomy i koniczyny.

Siano, słomę i koniczynę należy przyjmować do przewozu kolejami w stanie prasowanym na zasadzie ogólnych przepisów.

Do ładunku tych przedmiotów należy podstawiać wyłącznie wagony otwarte, natomiast w braku otwartych kryte, jednak za każdorazowem uprzedniem zezwoleniem Dyrekcji .

Siano, słomę i koniczynę można przyjmować do przewozu na wagonach otwartych pod warunkiem dostarczenia przez nadawcę takiej ilości opon, by ładunek był szczelnie przykryty.

Siano, słomę i koniczynę wiązaną nie uważa się za prasowane.

Zabrania się nakrywania wszelkiego rodzaju przesyłek, ładowanych do wagonów otwartych, łatwopalnemi materjałami.

G. Odszkodowanie za pożary.

Poszkodowanych nie należy wzywać do zgłaszania roszczeń o odszkodowanie.

Na wypadek zgłoszenia tychże i przedłożenia rachunku przez poszkodowanego, należy wezwać zaprzysiężonego rzeczoznawcę (patrz E. pkt. 10), który na miejscu w obecności przedstawiciela odnośnego Oddziału Drogowego oceni szkodę. O dniu wyznaczenia komisji miejscowej należy powiadomić poszkodowanego, jednak bez wezwania stawienia się.

H. Pociąganie do odpowiedzialności za niestosowanie się do niniejszego zarządzenia.

Winni przekroczeń niniejszego zarządzenia będą pociągani do odpowiedzialności dyscyplinarnej i materjalnej.

I. Nagrody.

Jakkolwiek obowiązkiem każdego pracownika kolejowego jest strzeżenie majątku kolejowego, jednak tym pracownikom, którzy w wypadkach pożaru przyczynią się swą gorliwością i starannością do zmniejszenia, względnie szybkiego zlokalizowania pożaru, będą przyznawane nagrody na wniosek Oddziałów, względnie innych miejsc służbowych.

K. Obowiązki Oddziałów.

Wszystkie Oddziały zaznajomią podległe im miejsca służbowe z niniejszemi przepisami. Kontrolerzy Oddziałów, urzędnicy techniczni, instruktorzy, zawiadowcy stacyj i odcinków drogowych pouczą niezwłocznie odnośny personel.

Oddziały mechaniczne doręczą niezwłocznie niniejsze zarządzenie wszystkim maszynistom parowozowym za potwierdzeniem odbioru.

Maszyniści i instruktorzy winni przy każdej podróży służbowej kontrolować ściśle przyrządy odiskierne i pouczać maszynistów o przestrzeganiu niniejszych przepisów.

Książki kontrolne, służące do notowania stanu aparatów odiskiernych, winny być wyłożone w każdej parowozowni.

Dyżurni, pomocnicy naczelników i naczelnicy Parowozowni winni czuwać nad rewizją przyrządów odiskiernych każdego wyjeżdżającego i przyjeżdżającego parowozu do parowozowni, nad wpisywaniem uwag maszynistów odnośnie odbytej rewizji aparatów.

Zarządzenie niniejsze winno być przedmiotem periodycznych pouczeń w czasokresie, w którym najczęściej zdarzają się wypadki pożarów.

Naczelnicy Oddziałów i kontrolerzy obowiązani są pod osobistą odpowiedzialnością sprawdzać podczas objazdów linji, ściśle wykonywanie niniejszych przepisów.

L. Obowiązujące dotychczas zarządzenia Dyrekcji,

wydane w Orędowniku Urzędowym poz. 204, 259, 353, 402 z roku 1920, w Dzienniku Rozporządzeń poz. 298 i 307 z roku 1921, poz. 309 z roku 1922, oraz w Dzienniku Zarządzeń poz. 308 z roku 1924 i poz. 194 z roku 1926 znosi się.

SPRAWY WARSZTATOWE, TRAKCYJNE I ELEKTROTECHNICZNE.

45.

Nr. II/3 - M 9/17236/29 z dnia 24 maja 1929 r.

W sprawie zmiany żądań rzemieślników do napraw wagonów.

W ślad za telegramem D. K. P. z dnia 8. V. rb. Nr. 381 i okólnikiem z dnia 2. V. 28 r. Nr. II/3 - M 9/25920 odnośnie zmiany podziału sieci kolejowej tut. okręgu na Oddz. Mechan. i obsługi w razie koniecznych napraw bież. wagonów, Dyrekcja zawiadamia, że żądania przybycia rzemieślnika na miejsce wypadku, dotyczące odcinków Oddz. Mech. Poznań (patrz Zarządzenie Dzien. Zarządz. nr. 16, art. 199 z dnia 1. 7. 25) należy kierować bezpośrednio do jednej z najbliżej położonych parowozowni Poznań, Dział Wagonowy względnie parow. Zbąszyń, a nie jak dotychczas do Gł. Warsztatów Poznań. O powyższem należy poinformować zainteresowany personel.

ZAWIADOMIENIA.

Przeniesienia ze względów służbowych.

Z dniem 15. IV. 1929 r.

Siejak Szczepan, zwrotn. 1 kl. ze stacji Gutowo w tym samym charakterze służbowym do stacji Bolechowo.

I/1 E4/29315/29.

Z dniem 25. IV. 1929 r.

Makowski Tomasz, zwrotn. 2 kl. ze stacji Grylewo w tym samym charakterze służbowym do stacji Przysieczyn.

I/1 E4/28761/29.

Z dniem 1. V. 1929 r.

Jędryczak Walenty, zwrotn. 2 kl. ze stacji Ostroróg w tym samym charakterze służbowym do stacji Zbąszyń.

I/1 E4/58426/28.

Z dniem 15. VI. 1929 r.

Drożnik Migdałek Michał z odc. drog. w Grodzisku do stacji Grodzisk w dotychczasowym charakterze służbowym.

I/1 E3/10770/29.

Przeniesienia na własną prośbę.

Z dniem 1. V. 1929 r.

Koza Piotr zwrotn. 2 kl. ze stacji Międzychód w tym samym charakterze służbowym do stacji Zbąszyń.

I/1 E4/29939/29.

Zmiana tytułu służbowego.

Dyrekcja Kolei Państwowych zmienia ze względów służbowych z dniem 1. VI. 1929 r. dotychczasowy tytuł służbowy przetokowego Franciszka Sobczaka na „hamulcowy" bez zmiany w uposażeniu z równoczesnem przekazaniem go do dworca osob. Poznań.

IV/2 A16/25087/29.

Wydalenia ze służby kolejowej z zakazem ponownego przyjęcia.

Nazwisko i imię	Stanowisko służbowe	Miejsce służbowe	Data i miejsce urodzenia	Data wydalenia	Rodzaj przestępstwa
Maćkowiak Bronisław	uczeń ślusarski	Główne Warszt. I kl. w Poznaniu	17. XI. 1912 Poznań	6. IV 29	Przekroczenie z § 21 Reg. służb. dla pracowników nieetat.
Wabiński Roman	"	"	9. IV. 1911 Poznań	6. IV. 29	"
Kujawa Edward	"	"	23. VII. 1911 Wanne (Niemcy)	6. IV. 29	"
Dembiński Marcel	"	"	16. I. 1913 Poznań	6. IV. 29	"
Czarnecki Władysław	pom. warszt.	"	16. IV. 1890 Poznań	21. III. 29	za samowolne opuszczenie służby
Kalota Witold	uczeń ślusarski	"	22. V. 1912 Berlin (Niemcy)	30. IV. 29	przekroczenie z § 3 Reg. służb. dla pracowników nieetat.
Hababicki Józef	lakiernik	"	10. III. 1896 Główna (pozn.)	4. IV. 29	"
Janicki Roman	stolarz sezon.	"	2 II. 1889 Poznań	30. IV. 29	"
Kowalski Ignacy	robotnik sezonowy	"	11. VIII. 1894 Poznań	30. IV. 29	"
Maćkowiak Józef	"	Odcinek drog. Leszno	19. III. 1895 Śmigiel	13. IV. 29	przekroczenie z § 21 Reg. służb. dla pracowników nieetat.
Gozdek Piotr	"	Odcinek drogowy I. Grodzisk	18. X. 1901 w Grablewie pow. Grodzisk	25. IV. 29	"

Konkursy.

1. **Na stanowisko kierownika działu mechanicznego Warszt. Główn. Poznań.** — Warunki dla ubiegających się VII lub VIII grupa uposażenia, ukończone wyższe studja politechniczne oraz dłuższa praktyka w służbie warsztatowej.
2. **Na stanowisko zawiadowcy sekcji I kl. wzgl. II kl.** — Warunki dla ubiegających się VII lub VIII grupa uposażenia, średnie wykształcenie techniczne oraz dłuższa i wszechstronna praktyka w służbie warsztatowej.
3. Na stanowisko technika. — Warunki dla ubiegających się VIII lub IX grupa uposażenia, średnie wykształcenie techniczne, dłuższa wszechstronna praktyka warsztatowa względnie w biurze technicznem.

Podania o stanowiska te należy kierować drogą służbową do tut. Dyrekcji Wydział Osobowy najpóźniej do 10. VI. 1929 r.

Zgony.

Jęchorek Jan, kier. poc. — stacja Ostrów, zmarł 15. XII. 28 r.

Ratajczyk Stanisław, pal. parow. I kl., zmarł 20. XII. 1928 r.

Mischke Paweł, st. zaw. odc. drog. Leszno, zmarł 26. XII. 1928 r.

Chraplak Michał, zwrotn. I. kl. dw. tow. Poznań, zmarł 27. XII. 1928 r.

Nowak Szczepan, zaw. stacji II kl., stacja Wolsztyn, zmarł 30. XII. 1928 r.

Szcześniak Michał, droż. obchod. odc. drog. Skoki, zmarł 2. I. 1929 r.

Chruszczyński Teofil, pom. zaw. sekcji warszt. Główn. Warszt. I. kl. Poznań, zmarł 10. I. 1929 r.

Ast Andrzej, ustaw. z stacji Gniezno, zmarł 16. I. 1929 r.

Cieśla Piotr, pom. masz. II. kl. parow. Ostrów, zmarł 16. I. 1929 r.

Zenker Franciszek, st. asyst. stacji Zbąszyń, zmarł 17. I. 1929 r.

Lipiński Szczepan, kond. II kl. stacji Gniezno, zmarł 19. I. 1929 r.

Schulz Wilhelm, asyst. eksp. posp. Poznań, zmarł 6. III. 1929 r.

Dekert Jan, pom. masz. II. kl. parow. Poznań, zmarł 18. III. 1929 r.

Matysiak Władysław, pom masz. I. kl. parow. Ostrów, zmarł 24. III. 1929 r.

Mądry Stefan, kond. II. kl. stacja Jarocin, zmarł 22. IV. 1929 r.

Hadyniak Antoni, przetok. dw. tow. Poznań, zmarł 23. IV. 1929 r.

Wydawnictwo Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu. — Drukarnia Państwowa w Poznaniu. 445. **29.**